

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1566 de 2023

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

REPRESENTANTES DE LA UNIÓN NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (UNOTT)

Delegación

REPRESENTANTES DE LA CÁMARA DE EMPRESAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (CESTRAME)

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 11 de octubre de 2023

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representante Daniel Martínez Escames y Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Rodrigo Albernaz Pereira, Eduardo Elinger, Alfonso Lereté y Carlos Varela Nestier.

Delegado de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.

Asisten: Señores Representantes Sebastián Cal y Carlos Reutor.

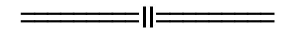
Invitados: Por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT), señores Andrés Martínez, Fabián Fogliani, Miguel Marrero, Diego Montes, Julio Spinetti y señora Romina Mangino.

Por la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano (CESTRAME), señores Juan G. Scaglione, Presidente, contador Javier

Cardoso, Fernando Fernández, Secretario, Francisco Leporace, Pablo Grasso, Juan Pires, Sebastián Gutiérrez, Facundo Zinola y Gustavo Sóñora.

Secretaria: Señora Dinora Cardozo.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.



SEÑOR PRESIDENTE (Daniel Martínez Escames).- Habiendo número, está abierta la reunión.

En virtud de un acuerdo previo entre todos los integrantes de la Comisión, vamos a alterar el orden del día y, antes de que ingresen las delegaciones que están agendadas para el día de hoy, recibiremos al señor diputado Sebastián Cal, en virtud de que en este ámbito está siendo tratado un proyecto de su autoría, vinculado con el Código Aeronáutico.

Damos la bienvenida al señor diputado y le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Muchas gracias, señor presidente. Agradezco a todos los miembros de la Comisión por aceptar esta pequeña interrupción.

Voy a ser lo más breve posible; traté de ser lo más claro en una corta exposición de motivos que antecede a las modificaciones sugeridas del proyecto que introduce cambios en el Código Aeronáutico, que tiene que ver con la parte de los seguros aeronáuticos. En ese sentido, hemos trabajado con varias instituciones aeronáuticas, específicamente, con muchos expertos en el tema de seguros aeronáuticos que tenemos en nuestro país, por ejemplo, la doctora Carolina Chalkling, quien estuvo con nosotros en un par de oportunidades en la Comisión, y seguramente con mucho gusto puede llegar a venir una vez más -o las que sean necesarias-, si ustedes lo solicitan.

Tomando las sugerencias del Banco de Seguros del Estado y de varios miembros de esta Comisión, hemos realizado algunas modificaciones al proyecto, que están detalladas en esta breve exposición de motivos, por ejemplo, pasando los montos de dólares a unidades indexadas. Les dejaremos una pequeña tabla comparativa en lo que tiene que ver con cuánto aumentaron los montos: algunos de ellos más del doble. Esperamos que sea de satisfacción de los miembros de esta Comisión, como lo dijimos en esa primera instancia del análisis del proyecto.

Lo que pretendemos es salir de esa nebulosa que tiene el Uruguay en lo que respecta a seguros aeronáuticos desde el año 1993, cuando se vota un parche, por llamarlo de alguna forma, que tenía que estar vigente el menor tiempo posible, debido al riesgo que esto implica. Realmente, lo que ha tenido el Uruguay en materia de siniestralidad aeronáutica ha sido suerte. Este es un tema que nos preocupa, porque nos genera una imagen a nivel internacional que no es la mejor. Como ya lo hablamos muchas veces con ustedes, hoy se puede asegurar una aeronave por un dólar, cosa que no es para nada lógico, por lo que queda un vacío y una desprotección para quienes pudieran llegar a ser terceros en una siniestralidad de este tipo.

Quedo muy agradecido: cumplo con entregarles las modificaciones sugeridas y dejo una humilde recomendación. No soy quién para hacer recomendaciones a ningún miembro de la Comisión pero, realmente, creo que lo ideal -teniendo en cuenta todas las delegaciones que han pasado por aquí- es que este proyecto se pudiera seguir tratando en esta Comisión. Han concurrido representantes del Ministerio de Defensa Nacional, de la Dirección Nacional, de la Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, del Banco de Seguros del Estado, expertos de la cátedra de Derecho Civil de Universidad de la República. En mi caso, esta es la tercera vez que vengo por este tema a la Comisión y, realmente, creo que para optimizar los tiempos de trabajo el ideal es que ustedes se aboquen a este asunto, en la medida en que ya están empapados en un punto que es tan difícil de entender desde un principio. Personalmente, estando en el rubro aeronáutico, me ha costado bastante entender específicamente la parte de seguros aeronáuticos.

Nuevamente manifiesto mi agradecimiento y aprovecho para pasar un breve aviso: la Asociación de Usuarios de Adami le está solicitando a esta Comisión ser recibida. Hay varias faltantes que siguen estando sobre la mesa en lo que tiene que ver con el aeropuerto con mayor cantidad de operaciones de la aviación general en nuestro país, que no es Carrasco, no es Laguna del Sauce ni Carmelo, sino que es el aeropuerto de Melilla, como es conocido por todos. La Asociación de Usuarios de Adami ha solicitado nuevamente reunirse con esta Comisión; ya vinieron el ministro y las autoridades a dar una devolución con respecto a lo que esta asociación vino a plantear en su momento.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recibimos las modificaciones del proyecto y las sugerencias del diputado Cal. Por supuesto que en el seno de la Comisión tomaremos las definiciones y decisiones al respecto.

Ha sido muy amable, señor diputado: que tenga muy buena jornada.

(Se retira de sala el señor representante Sebastián Cal)

(Ingresa una delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, Unott)

——En nombre de la Comisión damos la bienvenida a la representación de la Unott, señores Andrés Martínez, Fabián Fogliani, Miguel Marrero, Diego Montes, señora Romina Mangino y señor Julio Spinetti.

Cedemos la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Buenos días.

Estamos aquí debido a una situación conflictiva que viene de largo tiempo; ustedes estarán al tanto de ella. La idea es hacer una explicación un poco más detallada de una problemática que seguramente ustedes ya conocen por nuestras comparecencias anteriores en esta Comisión y por la prensa. Además, en el día de ayer tomamos una medida que tuvo bastante repercusión en la prensa, en la opinión pública.

Básicamente el motivo de nuestra presencia en este ámbito tiene que ver con los adeudos que tienen las empresas del sector de transporte suburbano de pasajeros. Existe un convenio salarial vigente que, el día 1° de junio de este año, debería haber implicado un aumento del 3 **%** para los trabajadores y trabajadoras del sector -alrededor de unas dos mil personas que se desempeñan en las empresas Copsa, Casanova, Tala Pando Montevideo y CITA-, más un correctivo interanual -desde el 1° de junio de 2022 al 31 de marzo de 2023- de 0,984 **%**, más una parte al menos de una porción de salario que quedó hacia atrás, que es un 5,43 **%** a partir del no cumplimiento de un aumento salarial del período setiembre de 2020 a marzo de 2021. Ese 5,43 **%** quedó hacia atrás para los trabajadores del sector urbano, que ya lo estamos cobrando -se arregló una fórmula en cuatro cuotas- y para los trabajadores del sector suburbano.

Desde marzo estamos recamando y recordando al ministerio de Transporte, en la persona de Pablo Labandera, quien habitualmente nos recibe -el ministro Falero, desde que asumió, jamás recibió a una delegación de la Unott-, en el sentido de que se tiene que tomar en cuenta ese elemento que, además, implica un aumento importante. Todos sabemos que la incidencia de lo salarial en el transporte es muy importante, y que debería tomar precauciones a la hora de establecer la política tarifaria, cosa que evidentemente no hizo, dado que el aumento de la tarifa se concretó recién el 2 de setiembre. Eso produjo el problema de que no se pagó el convenio vigente; no se pagó el correctivo anual; aun no hay una fórmula aceptada por todas las partes, o decretada por

el Poder Ejecutivo, que determine el pago de ese 5,43 **%** que quedó hacia atrás y generó un nuevo problema, que es la retroactividad desde el 1° de junio hasta el momento en el cual efectivamente se abone.

Hoy estamos a 11 de octubre, por lo tanto, a los compañeros les están debiendo el aumento de junio, julio, agosto, setiembre y octubre que ya está en marcha. Para poder pagar esos cinco meses de aumento, las empresas solicitan aportes extraordinarios del Estado, o un aumento extratarifario. El ministerio de Transporte decide dar un aumento extratarifario de 1,9 **%**, que están pagando los pasajeros desde el 2 de setiembre, además del aumento normal ya establecido, sin que eso implique que los trabajadores estén cobrando.

Resumiendo: desde el 2 de setiembre las empresas están cobrando el aumento tarifario, más el 1,9 **%**, que aún no se sabe durante cuántos meses lo van a dar -las empresas reclaman que sea por al menos doce meses; eso lo están pagando los pasajeros-, y los trabajadores siguen sin cobrar su aumento desde el 1° de junio.

Ayer escuchábamos al ministro Mieres reconocer que ese aumento corresponde, que se va a pagar, pero nosotros entendemos que con demasiada tranquilidad decía que esto se va a acordar en algún momento.

Sumado a eso, también nos traen a este ámbito las deudas de la empresa Copsa en particular, grupo económico de los más poderosos del transporte, propietario también de la empresa Casanova y de un montón de empresas vinculadas al transporte o a proveedoras de transporte, que tiene deudas con sus trabajadores que datan de año 2011. A través de diferentes mecanismos, con convenios y con acuerdos siempre parciales, insuficientes e incumplidos por la empresa, hemos venido viviendo hasta este momento.

En marzo de 2021 se firma un acuerdo; no lo pagan, lo pagan más o menos. A fin del año 2021 hay un conflicto grande; en setiembre de 2022 hay otro conflicto por el cual los trabajadores están ocho días de huelga. Por esa huelga los trabajadores, además, no reciben el pago del presentismo, cuando está expresamente aclarado en el laudo que en toda medida de paro, de huelgo o conflicto sindical, igualmente, los trabajadores cobramos nuestro presentismo. La empresa no lo paga y nunca reconoce que lo tiene que pagar, y sabemos que lo sigue debiendo. En marzo de 2023 hacemos un nuevo convenio, por un nuevo incumplimiento de esa deuda, por lo cual pagan dos meses, marzo y abril, y no pagan más.

Para finalizar, a los trabajadores se les debe el aumento salarial, el correctivo interanual, la cuota al menos de ese 5,43 **%**, que data de deudas de 2020, y en el caso específico de los trabajadores de Copsa, que son unos mil, dado que la empresa tiene un 40 **%** de los servicios del sector, se les debe además, dinero desde el año 2021.

Ante esa situación hemos tenido innumerables reuniones con el director de Trabajo, con el ministro Mieres, con el ministro interino Arizti; se han buscado algunas fórmulas, pero ninguna fue aceptada por la empresa. Además generaron una asociación empresarial que, si no me equivoco, es la que ustedes van a recibir dentro de un rato, cuyo principal objetivo es lograr que el Estado le siga poniendo dinero. Durante tres años la excusa o el pretexto por el cual la empresa Copsa decía que no podría pagar era porque no tenía una paramétrica de costos que fuera detallada y actualizada. Ese estudio de costos se hizo. Lo llevó a cabo un consultor, Gonzalo Márquez, quien sabe mucho de transporte: fue director de Movilidad de Montevideo; estuvo a cargo del BID y el resultado fue que las empresas tienen más que suficientes recursos. El mencionado estudio -que

se lo podemos mandar- dice que las empresas tienen un 29 **%** por encima de sus costos. Como ese pretexto no sirvió, ahora dicen que sigue sin alcanzarle los recursos.

Finalizo con un dato. Solamente por concepto de aportes extraordinarios durante la epidemia del covid, la empresa Copsa recibió del ministerio de Transporte -es decir, de todos los ciudadanos uruguayos- una partida de US$ 6.000.000, más allá de los subsidios, del fideicomiso del gasoil y de todas las retribuciones que reciben las empresas normalmente.

SEÑOR MARTÍNEZ (Andrés).- Soy presidente del sindicato de Copsa.

Creo que el compañero Miguel Marrero ha detallado muy bien toda la problemática que se viene arrastrando. Los trabajadores de Copsa hemos transitado todo un proceso para tratar de encontrar soluciones, siempre a través del diálogo, y siempre hemos puesto la voluntad en este sentido.

Hemos planteado propuestas para tratar de solucionar el problema de fondo de esta empresa que se viene arrastrando desde hace muchos años, pero la empresa no acepta ninguna de ellas.

El ministerio de Trabajo ha tratado por todas las vías que se vea una luz al final del túnel, pero no se encuentra la solución. La empresa siempre manifiesta que los recursos no le dan, que no alcanzan, que la venta de boletos es poca, pero siempre los afectados somos los trabajadores al final de esta historia. En este momento, se nos adeuda dinero por concepto salarial desde 2021. Sin el retroactivo que está quedando del aumento salarial, solo por concepto de deuda con los trabajadores, la suma es de $ 49.000.000, y llegamos a un punto en el que dijimos que se congelara la deuda, que se empezara a pagar de cero y que después veíamos cómo nos pagaba lo otro. La empresa tampoco acepta eso, porque dice que no le dan los recursos financieros. Presentó una carta al ministerio de Trabajo en la que explica que no puede hacer frente a la deuda, pero los trabajadores seguimos esperando. Todos los trabajadores del sector suburbano seguimos esperando el aumento salarial que está firmado en el laudo del 7 de julio de 2022, donde se establecía que el 3 **%** y el 0,984 **%** -como mencionó Marrero- estaba firmado y debía ser pago. Lo único que había que discutir era la recuperación salarial de 2020, que era ese 5,43 **%**, pero no se ha pagado ni el 3 **%**, ni el 0,984 **%** de correctivo y estamos a la espera.

Nosotros notamos que tanto el ministerio de Trabajo como el ministerio de Transporte mezclaron dos líos en uno, porque la empresa Copsa es la más grande del sector y es la que arrastra a todas las demás. Se tenía el problema de la deuda con los trabajadores y aparte el aumento salarial. El Ministerio trató de buscar solución a los adeudos de la empresa Copsa, a través del incremento salarial, pero parece que tampoco es suficiente para la empresa. La propia empresa siempre ha pedido que todo fuera a tarifa; esta vez fue a tarifa, pero parece que tampoco le es suficiente para pagar sus adeudos y exige que haya fideicomiso o subsidios de por medio para poder sanear la deuda.

Seguimos esperando respuestas que no vienen, que no aparecen. En este momento somos cuatrocientos treinta trabajadores dependientes de la empresa Copsa quienes nos vemos afectados, más todos los demás trabajadores de las distintas empresas.

Como bien dijo Marrero, es una empresa que funciona con trabajadores dependientes y con sociedades de hecho, pequeños propietarios que, en esa calidad, también están muy desprotegidos y tampoco tienen la posibilidad de cobrar. Sabemos que con ellos también se tiene una deuda enorme: es una relación comercial con la empresa por ser accionistas.

En realidad, la empresa Copsa tiene más de mil funcionarios, con accionistas y con trabajadores dependientes; hay una deuda que no se paga y nosotros no vemos voluntad de pago, ni siquiera por parte del empresariado, de decir: "Muchachos, tengo esta deuda; les puedo pagar de tal manera"

En definitiva, seguimos esperando y eso es lo que venimos a exponer en el día de hoy, sabiendo que el grupo que tiene la empresa Copsa y también la empresa Casanova sigue manteniendo deudas con sus trabajadores.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa omitió comentar que hoy contamos la presencia del señor diputado Carlos Reutor, quien nos acompaña en la jornada de hoy.

SEÑOR SPINETTI (Julio).- Agradecemos la oportunidad para plantear la problemática que tenemos en el sector de transporte suburbano, principalmente, en la empresa Copsa, que no es de ahora. Desde hace mucho tiempo esta empresa viene jugando con el salario de los trabajadores.

Hemos intentado por todos los medios llegar a un acuerdo con el Poder Ejecutivo, con el ministerio de Trabajo, pero realmente no hemos encontrado eco en las peticiones de los trabajadores.

Hemos apostado a todo; y una de las cuestiones que más nos preocupa en la Unott es que no vayan a quedar trabajadores sin empleo, que realmente se mantengan las fuentes de trabajo y se llegue a una solución con toda la deuda que tiene la empresa con los compañeros.

En lo que tiene que ver con los compañeros del transporte urbano, ya se está cobrando todo lo firmado en el Consejo de Salarios, pero lo que se firmó en el suburbano estas empresas no lo están cumpliendo.

Venimos a plantear estas inquietudes. El compañero Marrero ya dio los números; no hay que aclarar, agrandar, ni achicar nada: son tal cual como se plantearon.

Agradecemos a la Comisión haber escuchado la problemática del transporte suburbano.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Doy la bienvenida a la Comisión a estos viejos y queridos compañeros y quisiera hacer un doble agradecimiento, antes que nada a la Comisión, porque en la sesión del pasado 13 de setiembre, el sector todavía estaba en una situación bastante conflictiva y exhortábamos al buen ánimo y entendimiento del señor presidente para reagendar la reunión que en aquella oportunidad se había pospuesto, porque temíamos que las situaciones que daban origen al conflicto de aquel entonces se mantuvieran con el correr del tiempo. Lamentablemente teníamos razón. Venimos precedidos de una movilización que tuvo lugar en el día de ayer, una paralización de veinticuatro horas que afectó a ciento treinta mil canarios que diariamente se movilizan desde el departamento de Canelones a Montevideo, y que tienen en el transporte suburbano su modo de traslado. Por ello la importancia y la gravedad del tema que hoy nos ocupa.

También agradezco la información que se nos aporta, y además de alguna pregunta, quiero hacer ciertas consideraciones que considero que son de recibo. La primera de ellas está vinculada a que en este ámbito nos acabamos de enterar, gracias a la intervención de la delegación de la Unott, que el informe que se le había encomendado al Banco Interamericano de Desarrollo, a través de una consultoría, ya estaba concluido; y esta no es una información banal.

Quiero remitirme a la página 66 de la versión taquigráfica de Comisión del pasado 13 de julio en la cual, ante la pregunta concreta de cuál era el contenido de los resultados del informe de consultoría del BID, el director nacional de Transporte expresa lo siguiente: "Con respecto al informe contratado por el BID, quiero decir que se está trabajando y estamos esperando que se culmine un primer entregable por parte del consultorio". En mi pueblo, señor presidente, cuando se faltaba a la verdad, se le llamaba mentiroso. Esa afirmación tiene que ver con la necesidad de convocar en forma urgente al ministerio de Transporte, y naturalmente a su director nacional, para que dé explicaciones sobre la situación que se viene a denunciar que, entre otras consideraciones, tiene que ver con un decreto del pasado 31 de agosto, en el que se establece que un conjunto de componentes salariales van ser recogidos en la estructura de costos, es decir, en la paramétrica y en el boleto que cada uno de los usuarios del servicio de transporte suburbano estamos abonando desde hace más de un mes, sin que vaya al bolsillo de los trabajadores. Seguramente esté molestando algunas de las cosas que digo, pero las estoy fundamentando. En ese sentido, se fijó en la construcción de la paramétrica, un porcentaje equivalente al 3,5 **%** a cuenta de la deuda que se mantiene desde marzo de 2020 del 5,43 **%**, que ya había sido incluido en el aumento de tarifas de ese entonces y no se volcó al salario de los trabajadores. Es decir, una vez más, el bolsillo de los usuarios del departamento vuelve a pagar un aumento de tarifas, producto de la ineficiencia empresarial y de la falta de control de las autoridades de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social. Lo escriben, y no lo cumplen.

Entonces, enterarnos que se está en un punto muerto, que el ministerio de Trabajo dice no tener herramientas para hacer cumplir lo que firma, que el ministerio de Transporte dice carecer de las competencias para obligar a que se pague, sorprende. La verdad es que me sorprende.

Solo como un dato para consignar en la versión taquigráfica, ese 1,9 **%** que se da para pagar la retroactividad que se debería haberse hecho cumplir significa, nada más ni nada menos, que un ingreso extraordinario para las empresas del sector de US$ 120.000. Es decir, hoy los usuarios están pagando de su bolsillo US$ 120.000 por mes, que van a los recursos de las empresas y que no cumplen con sus trabajadores.

Finalmente me importa detenerme en la situación de las deudas salariales de la empresa Copsa -esta es una *Flor Nueva de Romances Viejos*- que, sin solución de continuidad, tampoco los ministerios de Trabajo y Transporte han podido dar la respuesta necesaria.

En ese sentido va la pregunta, señor presidente: nos gustaría saber cuál es el monto total que se le adeuda a los trabajadores; cuál es el número de trabajadores afectados por esta situación y, finalmente -un tema que este Poder del Estado no ha podido saber de boca de los integrantes del Poder Ejecutivo-, cuál es la situación concursal de la empresa Copsa, que desde el año 2018 viene atravesando una coyuntura de estas características; y como le hemos preguntado al director nacional de Transporte, y no ha podido dar respuesta, quizás los trabajadores nos puedan desasnar.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor diputado Carlos Reutor, quien no es miembro de la Comisión, está solicitando hacer una intervención. Si hay acuerdo, cederíamos la palabra al señor representante.

(Apoyados)

SEÑOR REPRESENTANTE REUTOR (Carlos).- Agradezco a la Comisión por permitirme participar de esta reunión y saludo a la delegación.

Quisiera sumarme a algunas apreciaciones que son preocupantes. Creo que lo que expuso Marcelo es parte de la realidad que está viviendo el sector del transporte en nuestro país hoy por hoy, pero quiero sumarme a algunas puntualizaciones anteriores en el marco de lo que fue la pandemia.

En ese sentido, las empresas achicaron servicios, con lo cual tuvieron la posibilidad de usufructuar un seguro de paro provisorio para que los trabajadores tuvieran menos horas de trabajo, y así solventar el equilibrio económico. A su vez, se les da este aporte extraordinario, como bien decía la delegación -en el caso de Copsa, manifestaban que eran US$ 6.000.000; algo así dijeron- pero, a su vez, creo que todas las empresas del sector recibieron aportes. Esa es una pregunta: no sé los montos, pero creo que fue así.

Después de terminar la pandemia las empresas siguen manteniendo los mismos servicios; por lo menos eso es lo que me han comentado algunos de los compañeros. Las empresas se adecuaron al servicio que desempeñaron en la pandemia, pero siguen trabajando con los mismos coches. Inclusive, hay empresas que acortaron la plantilla de trabajadores, y otras que, por jubilaciones, siguieron manteniendo el mismo personal. Eso también implica que hay empresas que achicaron costos; es la realidad y eso es preocupante.

La pregunta principal es si saben qué montos le dieron a las demás empresas. Imagino que en esta movida que realizó la Unott, habrán tenido algún planteamiento de los ministerios de Trabajo y de Transporte y, en el marco de los convenios que han firmado, sin duda hay responsabilidad de todos los actores. Entonces, quiero saber qué respuestas tuvieron de esos ministerios.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Saludamos a la delegación.

Me quedé con una duda sobre un planteo que hizo el compañero diputado Marcelo Fernández, a raíz de lo que ustedes manifestaron sobre el informe del BID. Creo que lo que él leyó era de julio, cuando tuvo lugar la comparecencia del ministro con el director nacional de Transporte. Ustedes, ¿cuándo accedieron a los datos del informe? Me queda una duda porque, por lo que ustedes manifestaron, el informe habla de que las empresas del sector tienen una rentabilidad del 29 **%**. Si es así, no se entiende por qué no han cumplido con lo que se comprometieron a través de los diferentes acuerdos y convenios que han firmado en el ministerio de Trabajo.

Por otra parte, quisiera saber si ustedes han tenido la posibilidad de acceder a los balances anuales de estas empresas. Copsa es una cooperativa; tendría que estar publicado su balance.

SEÑORA MANGINO (Romina).- No es una cooperativa; es una sociedad anónima.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- De todas maneras, quería saber si han accedido a los balances para conocer cuáles son los números y saber si el informe es parte de una realidad o si hay alguien que está escondiendo las cifras desde hace mucho tiempo.

Agradezco nuevamente a la delegación que ha venido muchas veces por este, y por otros temas, y la vamos a seguir recibiendo las veces que sea necesario, porque es preocupante que se firmen acuerdos con el Poder Ejecutivo, a través del ministerio de Trabajo, y que después la empresa diga que no puede cumplir con ellos, cuando hay

cesión de dinero en varias oportunidades, no solo durante la pandemia, sino a través del aumento extraordinario del boleto.

Este es un tema de nunca acabar; creo que hay que tener muchísima más firmeza por parte del Poder Ejecutivo en estos asuntos.

Muchas gracias.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Voy a dar algunas respuestas concretas.

En cuanto a la deuda actual de la empresa Copsa con sus trabajadores, solamente por el no cumplimiento del acuerdo de marzo de este año, dejando de lado lo estrictamente salarial, asciende a $ 25.000.000. Eso es lo que deben en este momento hacia atrás. Lo que deben pagar de aquí en adelante -si hoy empiezan a pagar el convenio, como corresponde- es $ 26.000.000 más. Eso incluye a los trabajadores asalariados, a quienes nosotros representamos en la Unott -en este momento son cuatrocientos treinta trabajadores registrados ante al BPS-, y alrededor de unos quinientos trabajadores que están en diferentes vínculos comerciales con la empresa.

Lo que se les concedió a las empresas del sector suburbano durante la pandemia, con estas partidas extraordinarias, ronda los US$ 15.000.000, de los cuales US$ 6.000.000 fueron para la empresa Copsa.

Recordemos que hay cuatro empresas que trabajan prioritariamente en el transporte urbano de Montevideo -Cutcsa, Coetc, UCOT y COME S.A-, que tienen además una parte de trabajo en el sector suburbano: conforman el 40 **%** del sector suburbano y están pagando a sus trabajadores como corresponde, inclusive a los trabajadores que se desempeñan en el sector suburbano. Están pagando día a día; nunca han tenido problemas de tipo salarial con esos trabajadores, con la misma tarifa que todos, por supuesto.

En cuanto al tema de los balances, nosotros no hemos accedido a ellos. Seguramente ustedes, desde la función parlamentaria, y ni que hablar el Poder Ejecutivo desde su rol, lo pueden hacer. En algún momento, en forma de amenaza velada, la empresa ha llegado a decir "No vamos a poder seguir; no vamos a poder pagar y vamos a utilizar el mecanismo del descuelgue". Y nosotros decimos: "¡Bienvenido: háganlo!". Estamos cansados de empresas que amenazan con los descuelgues y después nunca concretan. Ustedes saben mejor que nosotros que para que una empresa utilice el mecanismo de descuelgue, tiene que abrir sus números, pero no lo hace. Nunca lo hace. El recurso siempre es no pagar, y la moneda con la cual le pagan a los trabajadores llega tarde y mal. Además es un mercado regulado, un mercado cautivo porque, como decía Fernández hace un rato, está absolutamente claro quiénes son los pasajeros de cada una de las empresas; viajan todos los días, son trabajadores, estudiantes. No es gente que viaja ocasionalmente, sino todos los días. Los mercados se mantienen; las empresas recuperaron como sector su venta después de la pandemia. Se mantienen en más de un 80 **%** -entre un 80 **%** y un 85 **%** en forma permanente- y dentro de ese mercado Copsa no ha bajado. Solo una empresa, Tala Pando Montevideo, ha bajado sus ventas; las demás las mantienen y alguna hasta las ha subido en un pequeño porcentaje. No obstante, la respuesta de la empresa, no solamente es de una absoluta intransigencia en cuanto a cómo va a hacer para cumplir con sus compromisos salariales, sino que además ha llegado al extremo de que ahora junta al resto de las empresas y lidera un *pool* cuya característica salarial, en los últimos tiempos, ha sido la de no pagar. Eso nos parece gravísimo, porque la respuesta que da el Poder Ejecutivo ante eso es "No podemos hacer nada". No hemos recibido una sola propuesta concreta de ninguno de los reguladores del ministerio de Transporte, ni tampoco del ministerio de Trabajo; solo nos reciben, nos

tratan bien. Estoy seguro de que algunos de ellos hasta tienen ganas de solucionar esto, pero no lo hacen. Pasan los meses, pasan los años y el problema sigue siendo el mismo. Antes, la respuesta de las empresas eran propuestas insuficientes y parciales que finalmente no cumplían, pero hacían algunas. Ahora ni hacen propuestas; dicen: "No tenemos plata, no vamos a pagar". Eso es lo que nos están diciendo. Como se les terminó el pretexto de la paramétrica -no tengo la fecha exacta en la cual recibimos el informe firmado por Gonzalo Márquez pero, si no me equivoco, fue en el mes de agosto: luego se la vamos a pasar-, dicen que desde que se produjo la equiparación salarial de los trabajadores del transporte suburbano con Montevideo -cosa que data de 2009, aproximadamente-, a partir de ahí, siempre registraron pérdidas. En algún momento, en alguna discusión les hemos llegado a preguntar cómo una empresa de ese porte -con las cifras de pasajeros que manejan ellos- está perdiendo dinero desde hace más de una década y no entregó las líneas, por ejemplo. ¿Por qué no renuncian a este trabajo? Yo no creo que ningún empresario resuelva seguir trabajando después de doce, catorce o quince años a pérdida. La verdad es que no nos parece una respuesta ni siquiera mínima o respetuosa en un ámbito de buena fe como debe ser el de las negociaciones, máxime, teniendo mil personas detrás.

Este es un poco el motivo de nuestra comparecencia: el Estado debería ser mucho más fuerte, mucho más firme, mucho más comprometido a la hora de obligar a que cada uno cumpla su rol.

En el día de ayer tomamos algunas medidas sindicales, anunciadas claramente. Desde hace mucho tiempo venimos diciendo que vamos a tomar medidas. Es impensable que los trabajadores no adopten medidas cuando no cumplen con su salario. Ahora, inmediatamente, muy pocas horas después, el Poder Ejecutivo nos comunica que tenemos que desalojar y salir de los lugares en los que estábamos, entre comillas, "trancando" la salida de los coches. Está bien: de alguna manera el Estado cumplió su función; cumplió con la legislación. Ahora, nos gustaría que el Estado, desde los diferentes organismos, también cumpliera con la función de hacer que las empresas paguen lo que corresponde a los trabajadores. Creo que esa también es tarea del Estado.

SEÑOR MARTÍNEZ (Andrés).- Respondiendo la pregunta del diputado Fernández, como dijo Marrero, la deuda es de $ 49.000.000 en total, sin contar el retroactivo del 1° de junio.

Se hablaba del acuerdo de salarios. Este acuerdo salió el 8 de junio de 2023 para un decreto. El día 13 de setiembre de 2023 fuimos citados a firmar ese acuerdo de salarios, pero no se firmó, porque querían una renegociación donde se implicaba el 7,62 **%** de aumento, para lo que después se iba a establecer la tarifa el 3 de setiembre. Por eso decimos que el ministerio de Trabajo debería hacer un poco más de presión a la hora de hacer que estos acuerdos se cumplan.

Con respecto al concurso de la empresa Copsa, hicimos las averiguaciones con los abogados del gremio, y está con el concurso abierto desde el año 2014. Yo envié al diputado la información para que la tenga y la vea. Entendemos que si una empresa tiene dos concursos abiertos, hay algo mal. Como dijo Marrero, ¿quieren hacer el descuelgue salarial? Está bien, que lo hagan: presenten los números. Ahora, lamentablemente, nosotros no podemos acceder a los números; capaz que ustedes sí. Si la empresa desea descolgarse -como se dice habitualmente-, que presente los números y ahí hablamos sobre el fondo del asunto: si es un problema de gestión o de insuficiencia por parte de los insumos que le da el gobierno.

Nada más.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludo a la delegación. En verdad es bastante complicado lo que ustedes han planteado; además, me toca muy de cerca porque he viajado en todas las empresa que han citado, muy especialmente en Copsa, desde épocas inmemoriales del "Cuero" Rodríguez y de toda esa gente que estaba en el Directorio; estoy hablando de antes de la década de los noventa.

Una de las primeras interrogantes -después de lo que ha surgido de las preguntas planteadas- es cuándo se genera ese quiebre que se venía dando en una manera en que venía trabajando Copsa y pasó a otra que quedó inmersa en esta situación. Hemos recibido muchísimas versiones; hablamos con trabajadores y con integrantes de la empresa pero quisiera saber, oficialmente, cuál fue ese quiebre para ustedes.

La otra interrogante está vinculada con una pregunta del diputado Tierno; para nosotros es importante saber eso, porque allí está afectada la honorabilidad de un integrante del gobierno: cuándo ustedes tomaron contacto efectivamente con el informe Márquez. Para nosotros es muy importante saber en qué momento ocurrió eso porque hubo una apreciación muy fuerte -de la que además quedó constancia en la versión taquigráfica- por parte de un colega diputado contra un integrante del elenco de gobierno. Entonces, es importante saber en qué momento; si leyeron todo; si tienen copia de él; quién se los suministró; en qué repararon; básicamente todos los detalles. Es importante saber esto a la luz de que, como se dijo, seguramente va a ser convocada esa autoridad y, obviamente, hay que contrarrestar.

El otro punto es si en el informe Márquez -ustedes ya deslizaron algo al respecto- se pondera el tema de las empresas -citaron a las cuatro de Montevideo- en el impacto de ingresar, en este caso, particularmente a Canelones. Desde el punto de vista de las cuatro empresas que citaron, pero muy especialmente de Copsa, cuando se habla de la pérdida en sí de boletos, en virtud de la penetración de empresas de Montevideo -estamos hablando de un tema de larga data, pero ustedes algo deslizaron ahora-, ¿eso está vigente o ya caducó esa versión porque está superada por la vía de la realidad, del informe o de lo que sea?

SEÑOR MARTÍNEZ (Andrés).- El día 22 de agosto mantuvimos una reunión en el piso 9 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, citados por el director nacional de Transporte, Pablo Labandera, donde se hizo una presentación de la paramétrica en la que estaba trabajando el señor Gonzalo Márquez. Allí se vieron los primeros números y se le pidió a las empresas que hicieran una devolución para ver los costos, si eso estaba todo bien y si habría alguna modificación.

Después tuvimos otra reunión por ese mismo tema, en la que el director nos pide a los trabajadores que hagamos alguna sugerencia sobre la paramétrica. Nosotros entendemos que eso no nos corresponde, porque somos trabajadores: no dirigimos la empresa. Sí podemos hablar, en algún momento, del tema netamente laboral que atañe los trabajadores: si puede haber alguna diferencia.

En cuanto a lo que se pregunta sobre el quiebre, creemos que ocurre en el año 2008, cuando se da la equiparación salarial. Por lo menos lo que manifiesta la empresa en cada reunión que se realiza es que, si bien se equiparó el salario de los trabajadores, los insumos hacia la empresa no son los mismos que los de la netamente urbana, que tiene subsidios extra por la Intendencia de Montevideo. Eso es lo que siempre manifiesta el empresario, y entendemos que puede ser ahí donde se da el quiebre. Después de 2008, al poco tiempo la empresa empezó con los problemas. Ya en 2012 comenzamos a tener las grandes diferencias y se empezaron a dar los adeudos con los trabajadores, sistemáticamente.

En cuanto la pregunta sobre la incidencia de Montevideo sobre el área metropolitana, digo que es notoria, porque el sector urbano tiene una tarifa mucho más barata y a la hora de que el usuario elija en qué sistema viaja, suburbano o urbano, obviamente, el boleto urbano es mucho más barato. Si bien la Intendencia de Canelones ha puesto un boleto con cierta protección dentro del tramo limítrofe para poder competir un poco, generalmente el usuario elige viajar en el sistema urbano porque además, tiene otras características -boleto de una hora, de dos horas- que el sistema suburbano no tiene.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Haré una pequeña aclaración.

Existe un organismo, que nosotros reivindicamos en forma permanente, que debería funcionar en verdad, pero prácticamente no funciona y a lo largo de su historia no ha pasado de ser mucho más que un título: el consorcio metropolitano de pasajeros. Entendemos que es fundamental que ese organismo actúe, en principio para proteger el derecho a la movilidad de los pasajeros, que es lo que siempre reivindicamos pero, además, para atender nuevas situaciones. Me refiero a la movilidad de la población; las nuevas formas de transporte; las nuevas aplicaciones; las posibles nuevas formas de transporte. Todos hemos escuchado hablar de la posibilidad de que un tren de la costa, un tranvía o alguna nueva forma o, inclusive, nuevas empresas, como ha pasado en otros lugares, quieran participar de un negocio siempre importante para las empresas, que además representa una fuente de trabajo que para nosotros es vital. Del transporte dependen aproximadamente quince mil personas y nosotros somos los trabajadores de las empresas operadoras.

Entonces, para subsanar un poco todos esos problemas que bien describía Andrés -la entrada de las empresas de Montevideo a los departamentos limítrofes, las tarifas, la conformación de los subsidios-, para que todo eso quede claro y transparente y no haya intereses particulares, debería existir en la realidad este consorcio metropolitano, en el que estén todos los actores y todas las verdades se pongan arriba de la mesa. De lo contrario, estamos expuestos a que cada uno tironee desde su lugar y con sus intereses particulares; hasta nosotros mismos podemos plantear la realidad, estrictamente, desde nuestro lugar. Apelando al rol del Estado, este debería ser el que convocara para que, con los números a la vista, todo el mundo tuviera que poner esa realidad sobre la mesa.

La participación de las empresas de Montevideo, dentro de Canelones, o en el caso de la empresa COME S.A. en San José, data de mucho antes, prácticamente desde 2005. La incorporación de las empresas se produjo a partir de 2007: la incorporación de Codet a Coetc, CUTU a UCOT, posteriormente Solfy a COME S.A. y la ampliación de las líneas de Cutcsa hacia el interior de Canelones y de San José. Eso se produjo en un proceso que comenzó allá por el 2005, como decíamos, y que terminó aproximadamente en 2013, 2014. El no pago de los salarios en forma correcta de la empresa Copsa, data de 2012. Es decir: nosotros no entendemos que haya una vinculación directa, que quizás entenderíamos si algún día pusieran efectivamente los números sobre la mesa, cosa que nunca han hecho. Desde nuestra visión, ellos siempre han planteado que no les alcanzaba el dinero, lo cual llevó a que recibieran partidas en forma constante, permanente, que se acrecentaron durante la pandemia. Después argumentaban que la paramétrica no les alcanzaba. Andrés ya precisó la fecha exacta del estudio de la paramétrica que está desde el 22 de agosto. Ahora dicen que esto tiene que ver con la equiparación. En la medida en que no sigan pagando, seguramente, generarán otro pretexto para no pagar a los trabajadores.

Finalizamos con algo que le hemos reiterado muchísimas veces a ellos: nadie de buena fe firma convenios que sabe que no va a pagar. Si ellos firman los convenios

salariales -y lo han hecho en todas las instancias-, deberían contar con los recursos suficientes. Es más: todos los convenios salariales del transporte, al menos desde hace treinta años, siguen una fórmula que nosotros decimos que es la "ley Lago". Ustedes recordarán a Lago, quien era presidente de Cutcsa, antes de Salgado, e introdujo esa fórmula que se pone en todos los convenios, según la cual las empresas se harán cargo, siempre y cuando tengan recursos suficientes. Todas las empresas la usan, en todos los sectores, y Copsa también firma esos convenios. Si no tuvieran los recursos, no los firmarían; buscarían otras formas de negociar salarios, directamente se descolgarían, o dejarían de ser operadores del sistema. Sin embargo, los firman, pero desde hace al menos once años en este caso, no cumplen con sus trabajadores.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Me parece importante dejar planteado algo que tiene que ver con la falta de información que tiene esta Comisión respecto a los temas que le son inherentes. Se manifestaba que, seguramente, uno podía partir de la premisa de que la equiparación salarial fue un factor que -lo digo siempre en el plano de la hipótesis- desequilibró los ingresos de las empresas del sector suburbano. Entiendo que en este estudio del BID, al que lamentablemente no estamos pudiendo acceder -y agradecemos que compartan la información que obtuvieron los trabajadores-, la ponderación de los salarios que se realiza es la referida a la equiparación.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- La vigente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Por tanto no me cierra -sigo el planteo- cómo es posible afirmar que el efecto salarial fue negativo sobre el valor pasajero- kilómetro cuando, a su vez, por lo que ustedes manifiestan, la conclusión a la que llega el economista Gonzalo Márquez en el estudio es que hay un valor del kilómetro- pasajero por encima del 29 **%**. ¿Se entiende el razonamiento? ¿Cómo es posible argumentar que la equiparación salarial fue un efecto negativo sobre los ingresos de las empresas?

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Una respuesta en pocas palabras: es tan claro eso, que se ha manifestado en todos los ámbitos. Lo ha manifestado Pablo Labandera, porque es un informe oficial, pero además, la respuesta de la empresa es que eso no es verdad y que está un 22 **%** por debajo en costos. Imagínense que es imposible aceptar una respuesta de ese tipo. Si la discusión fuera 1 **%**, 2 **%**, 3 **%** quizás podríamos valorarlo. Ahora, el informe oficial dice que está 29 **%** por encima, y el de la empresa dice que está 22 **%** por debajo. Realmente, nos parece muy poco serio.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- El 22 de agosto lo tomamos como el encuentro con el director de Transporte, y ahí informa sobre -valga la redundancia- el informe de Márquez. ¿Estamos de acuerdo? ¿Es así?

SEÑOR MARTÍNEZ (Andrés).- Sí, es así.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Bien, ¿qué más les comentó?

SEÑOR MARTÍNEZ (Andrés).- No fuimos solo nosotros; fueron todas las empresas del sector, los trabajadores, y se mostró un informe por vía positiva. Estuvimos al tanto de tratar de entender todos esos números que se veían, y quedamos a la espera de una segunda reunión, donde volvimos a ir, en la que las empresas habían dado su reseña para poder dar discusión a ese informe.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos escuchado con atención las circunstancias planteadas y han quedado registradas en la versión taquigráfica.

Dentro de esta visita también se ha manifestado la idea de comprometer a las autoridades del ministerio de Transporte a tomar conocimiento de causa de esta situación. En virtud de ello la Comisión evaluará, manejará y construirá una agenda de trabajo y, seguramente, en tiempo y forma volveremos a convocar a la delegación de la Unott, para hacerle mínimamente una devolución sobre lo realizado.

Solo nos queda saludar a los invitados, agradeciéndoles su presencia: sepan que esta Comisión siempre está a las órdenes y dispuesta a recibirlos cuantas veces sea necesario.

Agradecemos mucho su presencia.

(Se retira la representación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, Unott)

(Ingresa a sala una delegación de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano)

——Es un placer recibir en el seno de esta Comisión a la delegación de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano -más conocida como Cestrame-, integrada por el señor Juan Scaglione, presidente; el contador Javier Cardoso, y los señores Fernando Fernández, Francisco Leporace, Pablo Grasso, Juan Pires, Sebastián Gutiérrez, Facundo Zinola y Gustavo Sóñora.

SEÑOR SCAGLIONE (Juan).- Soy presidente de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano.

En representación de Cestrame quiero agradecer a todos ustedes por brindarnos este tiempo.

Si bien fueron mencionados los nombres de quienes formamos parte de la delegación, la Cámara está integrada por las empresas Coetc, COME, UCOT, Copsa, Casanova, EOSA, Cita -cuyo representante no pudo venir-, y también nos acompaña un representante de Tala Pando Montevideo.

La situación del transporte suburbano, desde hace un tiempo largo hasta la fecha, está bastante complicada por distintos aspectos que vamos a detallar, si ustedes nos permiten. Para eso, si les parece, pediría que pudiera hacer uso de la palabra el contador Cardoso, que podrá definir la situación de una manera clara.

SEÑOR CARDOSO (Javier).- A los efectos prácticos hemos preparado un trabajo en el cual vamos basar nuestra exposición, que consideramos contempla todos los aspectos de la situación en la que nos encontramos y las aspiraciones, o hacia dónde deberíamos ir.

Desde hace varios años, el sector suburbano está enfrentando graves problemas y dificultades económicas. Esos problemas se originan en una constante disminución del número de usuarios, es decir de pasajeros, que se viene dando a partir del año 2012 y se ha profundizado durante la emergencia sanitaria ocasionada por la pandemia de covid–19. El otro factor que tiene fundamental incidencia es el de las políticas tarifarias aplicadas por la autoridad regulatoria, que no han asegurado que los ingresos percibidos por las empresas cubran los costos operativos que tiene el sistema. Este es un aspecto fundamental que ha llevado a una situación de déficit.

Además de los problemas y las consecuencias que ha traído la política tarifaria sobre la posición económico- financiera de las empresas, se han generado asimetrías respecto al transporte metropolitano. La intensidad con que inciden esas asimetrías

depende de la importancia relativa que tiene la actividad suburbana en cada empresa. O sea que cuanto mayor es el volumen de la empresa más aumenta la problemática.

Como citaba, el sector suburbano tiene una constante disminución de usuarios, que en una década ha llegado a la mitad. En el año 2012 el sistema hizo 60.576.000 kilómetros, transportando casi 76.000.000 de usuarios. En el año 2022 -cuando estaba finalizando la pandemia- los kilómetros pasaron a ser 48.285.000, pero los usuarios bajaron a 38.000.000. Es decir que disminuyeron a la mitad, pero esa situación no se vio reflejada en las medidas correctivas que debería haber adoptado el Poder Ejecutivo.

A título informativo podemos decir que en el año 2022 la tarifa, que se fija por kilómetro -hay un valor promedio del kilómetro operativo fijado por el Ministerio-, estuvo en $ 82,77. Sin embargo, la recaudación real de las empresas fue por $ 58.

Este dato es muy relevante e importante, ya que ilustra de manera firme el desfasaje existente, que lleva a que las empresas se encuentren hoy en una situación de dificultad financiera. ¿Por qué? Porque se genera un déficit y hoy no hay ninguna empresa que explote el sector suburbano que por ese servicio tenga rentabilidad. Es más, me atrevo a decir que no hay ninguna empresa que no tenga pérdidas. Todo el que explota el sector suburbano tiene pérdidas producto de esas diferencias abismales que hay entre la tarifa, que surge de una paramétrica fijada por el Ministerio, y el valor que perciben las empresas por la prestación de ese servicio.

La caída de usuarios registrada a partir del año 2013 no ha sido acompañada por una disminución similar o proporcional de la oferta de servicios. En la medida en que fue disminuyendo la demanda la oferta se debería haber restringido para mantener la ecuación económica, pero eso no sucedió dado que -como dije- pasó de aproximadamente 60.000.000 de kilómetros a 48.000.000 en 2022, mientras que los pasajeros bajaron de 76.000.000 a 38.000.000. Es decir que la oferta disminuyó un 20 **%** y la demanda un 50 **%**.

Conjuntamente con esta declinación del número de usuarios del sistema, el Ministerio de Transporte varió los criterios aplicados para la determinación de la tarifa del boleto, apartándose de la normativa dispuesta en el Decreto Nº 218, que establecía el valor por kilómetro que debían percibir las empresas; el valor se fijaba de acuerdo con la distancia recorrida.

Desde hace unos diez años, sin marco normativo que lo respaldara, en cada aumento de tarifas a los boletos correspondientes a las distancias más largas se les aplicó un porcentaje menor. Eso llevó a que existieran diferencias en los boletos largos que tenemos, que se distribuyen por anillo. En el caso del anillo más largo, de 84 kilómetros de distancia, tenemos una diferencia de casi un 60 **%** entre el precio que debería tener el boleto y el que tiene, efectivamente. Esa disminución que se produjo en los boletos más largos no ha sido subsidiada por boletos más cortos, pero a partir de 2018, con una resolución, se generó una compensación de un 10 **%** para boletos mayores a 52 kilómetros. Obviamente, ese 10 **%** no cubría las diferencias que existían en los boletos más largos, pero algo ayudaba. Sin embargo, sin fundamentación alguna, en el mes de marzo del año 2022 se dejó sin efecto.

En este período, y a los efectos de colaborar con el regulador, le hemos proporcionado diversos informes, ya sea preparados por algunos técnicos de las empresas integrantes de la Cámara, o tercerizados. La Cámara, en el año 2021, le pidió al economista Gabriel Oddone que hiciera un informe sobre la situación del sector. Ese informe contó con material proporcionado por todas las empresas y a su vez por el Ministerio. Allí se constató lo que cité anteriormente en cuanto a que el sector es

sumamente deficitario producto de unos puntos que identificó y a los que voy a dar lectura: "1) A partir del año 2013, se produce una caída en la venta de boletos, la que no fue acompañada por una disminución proporcional de los kilómetros recorridos". Es decir que la oferta no siguió la caída de la demanda. "2) La recaudación por kilómetro es menor a la que está implícita en la tarifa, lo que se debe a un supuesto de ocupación desactualizado y a la fijación de tarifas por tramo que no guardan una adecuada relación con las distancias recorridas".

Esto es lo que comentaba en cuanto a que no se respetaba el valor por kilómetro.

Estos son siguientes puntos identificados:

> "3) Los ajustes aplicados en la tarifa no alcanzaron el porcentaje de variación que tuvo el valor kilómetro establecido […]
>
> 4) El resultado operativo del sector en los últimos años ha sido negativo, lo cual llevó a las empresas a una delicada situación económica y financiera.
>
> 5) La paramétrica de determinación del costo por kilómetro se encuentra desajustada […]".

Nosotros entregamos este material al Ministerio para colaborar, porque tenía una serie de comentarios acerca de posibles medidas de acción, y no tuvimos devolución. La presentación se hizo en el propio Ministerio; el economista Oddone la realizó ante las autoridades y, obviamente, los integrantes de Cestrame, pero reitero que no tuvimos una devolución.

A raíz de eso el Ministerio decidió encomendar al economista Gonzalo Márquez -mediante una financiación del Banco Interamericano de Desarrollo- la elaboración de un diagnóstico sobre la metodología de cálculo de la tarifa, incluyendo recomendaciones y propuestas. Eso se pidió a fines de 2020 y el contenido de ese informe, que según nos informó el economista y distintas autoridades fue finalizado en noviembre de 2022, no ha sido puesto en consideración de las empresas, tal como se habían comprometido. A pesar de las múltiples solicitudes que hemos hecho y del compromiso asumido por el señor ministro en cuanto a presentarlo, hasta el momento podemos decir que el informe no ha sido divulgado. Es más, nosotros se lo pedimos al señor ministro por nota en el mes de junio y en julio tuvimos una reunión con él en la que se comprometió a presentarlo en el plazo de quince días. El 22 de agosto nos citaron para la presentación del referido informe y, sin embargo, se nos presentó y entregó otro material que no era el informe del BID, sino un trabajo elaborado por economistas de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio, conjuntamente con el economista Márquez, sobre una estructura de costos de la tarifa, que dista mucho de la realidad. La estructura que nos presentaron ese día daba un costo por kilómetro de $ 61,90, y para que tengan una idea podemos decir que hoy el costo por kilómetro de la tarifa está en $ 91,11. Como dije, nos presentaron un costo de $ 61,90. Debemos acotar que nuestra situación es parecida a la del transporte urbano de Montevideo -los laudos y los valores de los ómnibus son similares-, pero en la capital la estructura de costos da $ 93. Entonces, no es posible que se tenga una diferencia de ese tenor. Obviamente, cuando empezamos a analizar los parámetros utilizados comprobamos que había serias diferencias que los alejaban mucho de la realidad.

Hoy nos encontramos transitando una etapa de análisis de esa estructura paramétrica, pero seguimos esperando el famoso informe elaborado oportunamente.

Otro dato que nos preocupa es el tema salarial. De acuerdo con los laudos vigentes debería haberse hecho un ajuste para el sector suburbano el pasado 1º de junio, pero no

hubo acuerdo en el Consejo de Salarios, dado que había una partida de retroactividad que de contemplarse llevaba a un desacople con el transporte urbano de Montevideo y tenemos una cláusula de equiparación. Entonces allí no se produjo un acuerdo y el Poder Ejecutivo decidió resolver el tema por decreto, como corresponde. Ese decreto aún no existe -por lo menos hasta ayer no había sido emitido-, y eso ha generado una conflictividad adicional en el sistema.

Para nosotros, y por la relevancia que tiene el tema, es imprescindible que los ajustes salariales, así como las tarifas, sean determinados en tiempo y forma.

En este sentido, quiero hacer un comentario: debió haber habido un ajuste salarial el 1º de junio, así como una tarifa. Sin embargo, la tarifa salió en setiembre y recogió una retroactividad que cubrió solo un mes; transcurrieron tres meses sin tarifa. Entonces, cuando se otorgó debió haber cubierto la retroactividad de esos tres meses, pero el plus que agregaron -que está establecido en el decreto de la tarifa y es por cuatro meses- cubre solo el primer mes.

¿Cuáles son nuestras prioridades?, que se mantienen desde un principio. La primera es que el Ministerio de Transporte adopte medidas que aseguren la sostenibilidad del sistema de transporte suburbano.

Resulta urgente que las autoridades implementen las medidas necesarias para eliminar las asimetrías existentes entre las empresas que prestan servicios en el área metropolitana y permitan lograr, a la brevedad posible, el equilibrio económico, asegurando la suficiencia de los ingresos para cubrir los costos. Hoy eso no está dado; lo mencionamos cuando hicimos referencia a los ingresos del sector, que en el año 2022 fueron por $ 58 y la estructura estaba en más de $ 80.

El segundo aspecto que nos resulta de interés es que se concrete la presentación del informe elaborado por el economista Márquez; dada su solvencia técnica es imprescindible que se divulgue el contenido del estudio realizado, para corroborar si las conclusiones que saca son coincidentes o no con los informes previos y si las acciones que prevé para corregir los actuales desequilibrios se encuentran alineadas con las propuestas que estamos haciendo las empresas.

La primera gran duda que queremos despejar implica corroborar o verificar que los datos con los que trabajó el economista Márquez lo llevan a una conclusión similar a la de los anteriores informes existentes, que demuestran que el sector da déficits. Desde mi punto de vista, no tengo dudas -es un axioma, una verdad que ya no precisa demostración- en cuanto a que los ingresos del sector son insuficientes para cubrir los costos, pero por alguna razón que desconocemos no se da a conocer el informe, a pesar de que ya ha pasado bastante tiempo desde que se elaboró.

El tercer tema que nos interesa, y sobre el cual ha estado trabajando el Parlamento, es la generación del Fideicomiso Financiero III para el sector. Se está trabajando en el fideicomiso de movilidad, pero para renovar la flota y adecuar la tecnología para el sistema de transporte metropolitano III tenemos que cambiar las expendedoras electrónicas. Ese cambio implica un volumen importante de inversión y precisamos que eso se vaya dando concomitantemente, antes de que estén aprobados los artículos incluidos en la ley de rendición de cuentas.

El último asunto que nos interesa es el relativo a la transparencia en la información. A efectos de realizar un seguimiento de la evolución del mercado -si bien cada uno la hace en su empresa- nos interesa el conocimiento global del sector. Por tanto, precisamos contar mensualmente con información sobre recaudación -venta de boletos-, subsidios, kilómetros recorridos, cantidad de pasajeros transportados, entre ellos

estudiantes, usuarios de tarjetas STM, etcétera, para realizar una evaluación permanente del sector. Hay otros sectores que podemos mencionar, como por ejemplo el urbano de Montevideo, respecto al que se da el detalle de lo que vende cada empresa. Nosotros aspiramos a contar con esa información para de esa forma saber en qué contexto nos ubicamos y cómo estamos evolucionando en el tiempo.

En definitiva, desde Cestrame nos preguntamos qué medidas tiene previsto adoptar la Dirección Nacional de Transporte MTOP, a la brevedad, para cubrir el evidente y notorio desfasaje existente entre ingresos y costos operativos del sector.

También nos preguntamos qué razones podrían existir para que una vez constatado el notorio desfasaje entre los ingresos y los costos, y teniendo en cuenta el carácter regulado de nuestra actividad -tenemos todo regulado: los salarios, el precio del combustible, los recorridos, etcétera-, desde la Dirección Nacional de Transporte no se brinde, de manera transparente, la información sobre los costos actuales de las empresas y su adecuación para disponer el ajuste.

La última pregunta, pensando en el futuro del sector y en la necesaria mejora de la calidad de los servicios que ofrecemos a los usuarios, es cuándo estarán disponibles los instrumentos financieros requeridos para la renovación de la flota y la inversión en tecnología a fin de adecuamos al STM 3.

Básicamente, esas son nuestras inquietudes. Estamos dispuestos a evacuar las consultas de ustedes, en la medida de lo posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias.

Abrimos el espacio para que los legisladores puedan hacer consultas.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Saludo formalmente a la delegación. Agradezco su comparecencia, el aporte de información y su visión sobre un tema complejo que tiene varias aristas, naturalmente.

Tal como comentábamos con la delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, esta situación nos debe preocupar y ocupar, independientemente de las competencias que esta Comisión tenga, en virtud de que venimos de una paralización de veinticuatro horas, en la que los afectados fueron decenas de miles de canarios y canarias que tienen en el transporte colectivo de pasajeros su modo de transporte cotidiano, ya sea a su centro de trabajo, centro de estudio o centro sanitario. Por tanto, es competencia de esta Comisión atender esa necesidad, máxime cuando involucra temas tarifarios. Ahí sí hay una competencia específica de esta Comisión, en el entendido de que refiere al rol que el regulador del servicio público debe tener y ya no a una materia de estricta competencia de las relaciones laborales, sino a lo que determina y fija las condiciones del servicio público que se presta. Allí es donde este tema tiene visiones bastante encontradas.

Yo no creo que lo mencionado sea un axioma; por el contrario, el movimiento debe demostrarse andando, y si bien conocemos el informe de CPA Ferrere no hemos tenido acceso -al igual que las empresas- al informe de la consultoría que el Ministerio de Transporte contrató al Banco Interamericano de Desarrollo.

Lamentablemente, hace minutos nos acabamos de enterar de que se convocó a una instancia, a pesar de que en sala el director nacional de Transporte afirmó que el tema recién estaba en una etapa inicial y a la espera de un primer entregable del consultor. Agradecería que me ratificaran que se tiene conocimiento de que el informe ya fue culminado en noviembre del pasado año, lo que debo deducir de las expresiones del contador Javier Cardoso. Eso ya de por sí a nosotros nos alerta y complejiza aún más la

situación. Estamos hablando de que el Poder Ejecutivo compareció ante el Poder Legislativo y manifestó no tener terminado el informe, y se nos ocurrió un insumo importante para analizar la compleja situación que el sector está atravesando.

No me voy a poner en abogado del diablo, pero en algunos de los planteos que la representación empresarial establece se habla de ciertas dificultades desde el punto de vista de la asistencia económica que principalmente el gobierno les facilitó en plena pandemia. Tengo algunos números que me gustaría compartir. En el año 2020, y por concepto de subsidios especiales, se transfirieron a las empresas del sector suburbano $ 205.000.000; $ 152.000.000 fueron transferidos en 2021, y en 2022, una partida de $ 27.000.000.

Así como he sido muy crítico de la gestión de gobierno en materia de transporte, nobleza obliga a reconocer que hubo, en un momento de extrema dificultad del país y del sistema de transporte colectivo de pasajeros en particular, una atención sobre esta situación, al extremo de que también se mantuvieron transferencias, desde el punto de vista del subsidio del gasoil y del boleto de estudiante gratuito, en los mismos términos que los prepandémicos, a pesar de las reducciones de casi el 40 % o el 50 % de los kilómetros recorridos. Por tanto, creo que ese es un punto de partida necesario y honesto para comenzar a analizar el problema.

Notará, señor presidente, que acabo de hablar bien del gobierno.

Creo que tenemos algunas dificultades que tienen que ver, principalmente, con cómo se está encarando la situación por parte del regulador. Si no se toman algún tipo de medias en cuanto a la relación de déficit entre ingresos y egresos -no estoy tomando partido ni diciendo que los datos que el contador Cardoso manifiesta sean los correctos, sino simplemente expresando una cuestión casi básica- indudablemente esa brecha se va a ir profundizando.

Entonces, aquí viene una pregunta concreta: ¿cuáles han sido las medidas que en estos últimos tres años el regulador, es decir el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ha tomado respecto a las empresas del sector? Si los ingresos caen y los egresos aumentan hay tres o cuatro vías posibles: aumento los subsidios, aumento la tarifa, tomo medidas estructurales desde el punto de vista de los costos del sector o adecuo la oferta a la demanda. Y todos sabemos -porque de alguna manera hemos tenido la suerte de estar de ambos lados del mostrador- cuál ha sido la discusión de fondo cada vez que se ha querido analizar y discutir, de parte del regulador, la readecuación de servicios; ha sido una verdadera batalla campal, pero es necesario plantear el tema y preguntar si el Ministerio ha encaminado una política de adecuación de la oferta a la demanda, en qué ámbitos, con qué resultados y qué es lo que las empresas esperan obtener de esos procesos.

En cuanto al otro aspecto que tiene que ver con el fideicomiso de movilidad el Parlamento ya ha hecho su trabajo; ha aprobado, a través de la rendición de cuentas, la transformación del fideicomiso del gasoil hacia un fideicomiso de movilidad. El gobierno se comprometió, en esa instancia, a trabajar en su reglamentación lo antes posible, pero también nos importa conocer la visión de ustedes respecto a la transición. No todo el sistema va a poder acceder a la movilidad eléctrica por razones operativas y nos genera una enorme duda cómo va a ser ese proceso de transición y cambio, es decir quiénes van a mantener el fideicomiso de combustible y en qué términos y quiénes accederán a las unidades de transporte en el modo eléctrico. En ese sentido, si pudieran realizar algún comentario o visión al respecto, nos sería de mucha utilidad.

Finalmente, lamento informarles que el fideicomiso de movilidad no está pensado -por lo menos así lo entendemos nosotros- para un fondo de garantía que atienda al proceso de cambio de la tecnología del equipamiento a bordo. Por lo menos, eso es lo que ha expresado el director nacional de Transporte, ya que va a estar directa y exclusivamente dirigido a atender el cambio de las unidades de transporte del modo de combustión interna a eléctrica.

La última pregunta aspira a conocer las razones por las cuales teniendo un sistema con tanta transparencia y con un abanico de funcionalidades, como el STM 2.0, no se ha podido avanzar en lo que para mí es una nueva sorpresa en cuanto a contar con información, ya que uno de los pilares que generó la incorporación del sistema suburbano y departamental de Canelones a STM tenía que ver, precisamente, con la información y el acceso, en tiempo real, a los cambios y las dinámicas que el sistema tiene. Termino, presidente, con un tema que es muy ríspido, muy árido, que es el tarifario. Quiero hacer algunas apreciaciones al respecto. El reciente decreto del Poder Ejecutivo, muy a nuestro pesar, además de ser absolutamente disfuncional en el tiempo -en eso coincido con las empresas o con el sector empresarial; seguramente allí militaron razones de macroeconomía política, es decir, no ajustar las tarifas para evitar que la inflación se disparara o que estuviera por fuera del rango meta-, incorpora en esa modificación tarifaria dos porcentajes que ahora estaba recordando que el director nacional de Transporte negó en la comparecencia en la Cámara de Diputados; sin embargo, el decreto lo recoge. Uno de ellos es parte del 5,43 **%** que debería haberse abonado en marzo de 2020; se termina acordando un fraccionamiento, y un 3,5 **%** se incluyó en esta tarifa, así como el famoso 1,9 **%**, que debería tener como función hacer un colchón o los recursos suficientes como para pagar la retroactividad convenida al 1º de junio. Lo cierto es que de un aumento de tarifas que debería ser del orden del 4 **%**, los usuarios del transporte colectivo de pasajeros pasaron a pagar un 6 **%** y fracción. Hay 2 puntos y pico de ese aumento que no debería haberse generado, que no correspondía que se hubiese incorporado; sin embargo, una vez más los castigados bolsillos de las canarias y los canarios debieron hacerse cargo de la ineficiencia de la gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en materia de transporte colectivo.

Muchas gracias.

SEÑOR CARDOSO (Javier).- Trataré de no olvidarme de ninguno de los puntos que mencionaba el representante Fernández.

En cuanto a que el informe está finalizado, ese es un tema recurrente. Participo en distintas comisiones, ya sea por la empresa o por Cestrame, y tengo un contacto bastante asiduo con el Ministerio de Transporte, entre otros y, a su vez, con el técnico contratado por el BID.

En el mes de noviembre -por eso reafirmo que está finalizado en esa fecha-, en una reunión, me dijeron que el día 7 o 9 de diciembre -no lo recuerdo exactamente- se le iba a presentar a la ministra de Economía y Finanzas. Y para presentárselo a la ministra debía estar finalizado. A partir de ahí, en el correr de los siguientes días de diciembre, se lo iban a proporcionar a las empresas. Después nos argumentaron problemas de licencias, fechas, calendarios, etcétera, y quedó diferido. Tanto es así que el 29 de junio, por expediente, solicitamos al ministro de Transporte su presentación. Al mes siguiente, si mal no recuerdo, el 26 de julio, asistimos por Copsa, con el presidente de la empresa, pedimos personalmente la presentación, y se comprometieron -estando presente el director nacional de Transporte- a que en quince días harían la mencionada presentación. Nos convocaron, si no recuerdo mal, para el 22 de agosto -o sea, un mes después-, a fin de hacer la presentación. Grande fue nuestra sorpresa cuando pensamos que íbamos a

recibir el informe y los resultados y lo que nos entregaron fue algo que decía: Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Paramétrica Suburbana; Manual de Actualización; Julio 2023, elaborado por los economistas Cedrés, Iorio y Márquez. O sea, no tenía nada que ver con lo que esperábamos.

Cuando el economista Márquez finalizó su presentación pregunté cuál era el costo que tenía el sistema. Hice esa pregunta bien sencilla. Una vez que se dieron todos los datos, quería saber cuál era el costo del sistema. Después de cuatro evasivas, la respuesta que me dieron fue: "Ese dato lo tiene la Dirección Nacional de Transporte". Así terminó el tema. A partir de ahí, estamos analizando esto, que es un trabajo parcial, que es solo una estructura de costos y no un análisis ni una visión general de la problemática del sector.

En cuanto a verdades absolutas, yo había asumido, personalmente, que era un axioma que los ingresos que tenía el sector no cubrían los costos. Tengo corroborado esto por un economista de la Dirección Nacional de Transporte que en una oportunidad dijo: "Sin utilidad, faltan $ 9 por kilómetro". Lo tengo corroborado. Para mí, pasó a ser un axioma, y en cada conversación que tengo con las autoridades hago notar este punto.

Con respecto a la tercera consulta, referida a las medidas adoptadas en este período por la Dirección Nacional de Transporte para adecuar los desfasajes existentes, la respuesta, desde mi concepción, se resume en una palabra: ninguna. No hay una sola medida que haya sido adoptada para corregir en algo el desfasaje; ninguna.

En cuanto al fideicomiso de movilidad, un aspecto importantísimo es que los artículos aprobados son genéricos y falta la reglamentación. Al no tener conocimiento, actualmente, de cómo se van a instrumentar los artículos del fideicomiso de movilidad, no puedo emitir opinión, pero sí me preocupa mucho lo que citaba el diputado en cuanto a que va a ser solo para inversión en transformación de combustible a eléctrico porque hoy, en el transporte suburbano, una unidad tiene recorridos, por día, de 600 kilómetros y las baterías no tienen esa autonomía. Entonces, ¿cómo vamos a implementar el cambio de la matriz? ¿Vamos a duplicar el número de unidades? ¿Vamos a duplicar las inversiones para poder hacerlo? Me parece poco lógico, y creo que eso debería estar contemplado en la reglamentación.

En lo que refiere al otro aspecto que se mencionaba, en el sentido de que hace un par de años participamos en el STM -o sea, los servidores de la Intendencia tienen toda la información de nuestras ventas-, la información que recibimos, lamentablemente, una vez finalizado el mes, es un volumen total de venta del sector de $ 200.000.000 o $ 250.000.000; debajo de esa cifra figuran las empresas y la participación que tenemos: Copsa, 45 **%**; Casanova, 5 **%** y fracción, etcétera. Tenemos que hacer el cálculo. Ese es el detalle que recibimos como información del STM; no tenemos ninguna otra.

En cuanto a la apreciación con respecto a las tarifas, no es competencia nuestra hacer aseveraciones de eficiencia o ineficiencia y en cuanto al castigo a los usuarios. Lo que sí podemos decir es que ese 2 **%**, que es por cuatro meses, como establece el decreto, recupera tan solo un mes de retroactividad. Falta la previsión de cómo se recuperan los fondos de los otros dos meses.

Gracias.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Fernando).- Buenos días.

Soy directivo de la empresa Coetc y secretario de Cestrame.

Solo quiero hacer alguna puntualización, porque creo que el contador Cardoso hizo una muy buena referencia al tema.

Respecto a la parte tecnológica, que es algo extremadamente importante para el sistema de transporte, podemos decir que, en el caso de Coetc, tenemos 274 buses, de los cuales 54 son suburbanos y, el resto, urbanos, y que estamos avanzando fuertemente, con la Intendencia de Montevideo, en el recambio tecnológico, que para el usuario de Montevideo va a significar una distinta forma de viajar, de pagar el boleto, es decir, un conjunto de beneficios.

Hoy, el sistema tecnológico que se utiliza en los ómnibus, en el caso de los nuestros y de muchas de las empresas que estamos acá, es del año 2002, comprado en 2007; ya está obsoleto. Fíjense que si estuviéramos usando un teléfono celular del año 2002, hoy sería un cacharro. Entonces, estamos viendo la posibilidad de una fuerte inversión en el sistema, a través de un fideicomiso financiero que está pronto a realizarse, para introducir en el transporte público un sistema tecnológico que va a permitir que el regulador -en este caso, la Intendencia- obtenga un conjunto de datos muy importantes, y va a significar para el usuario otra forma de pagar, con una tecnología moderna.

Queremos que el transporte suburbano, con la integración al STM, haga lo mismo, porque estamos unidos. Por ejemplo, en nuestro caso, tenemos 54 ómnibus que son suburbanos. Por lo tanto, sería insólito que compráramos una máquina para los urbanos y no adaptáramos la tecnología para los suburbanos. En base a eso, estando ya casi pronto para finalizar el fideicomiso financiero suburbano, se pide que, al igual que lo va a hacer la Intendencia, se realice el mismo fideicomiso para el sector suburbano a fin de introducir esta tecnología. Pero vemos que eso está un poco trancado; si no trabajamos al respecto, como se demora en implementarlo y llevarlo a la práctica, el transporte suburbano va a quedar desfasado tecnológicamente. Entonces, tendremos usuarios del transporte urbano con una facilidad importante en sus viajes, pero no sucederá lo mismo para los usuarios del transporte suburbano; lo mismo ocurre con las empresas. Por lo tanto, es extremadamente importante que el transporte suburbano acompase los movimientos del transporte urbano, más en el caso de las empresas que estamos acá, que tenemos las dos modalidades de transporte.

Con respecto al transporte eléctrico, evidentemente, no es lo mismo en el sector urbano que en el suburbano. En el urbano tenemos distintos recorridos que perfectamente pueden tomar todo el servicio, cumplirlo y terminarlo, atendiendo a que la mayoría de las cargas, por razones operativas, se tienen que hacer entre la hora 0 y la hora 7, que es cuando los usuarios no usan tanta electricidad; ahí es cuando se alimentan nuestros coches. En el caso de Coetc, ya hay cuatro coches eléctricos operativos, circulando, que pueden hacer la gran mayoría de los servicios -no todos- del transporte urbano. Evidentemente, eso no es posible en un servicio que va a Parque del Plata, porque tendría que tener una parada para carga en el día; habría que adaptar toda la normativa de UTE, cambiar los costos de potencia, etcétera.

En nuestro caso, tuvimos una experiencia con el ómnibus híbrido. Nuestra flota va a terminar este año con 96 ómnibus híbridos. Para que tengan una idea, el ómnibus híbrido, a diferencia del transporte eléctrico, no es enchufable. Por lo tanto, tiene autonomía; probablemente, sea uno de los pocos ómnibus que pueda servir para el transporte suburbano. Para fin de año estaremos trayendo 17 ómnibus híbridos para el transporte suburbano. Para que tengan una idea, Coetc ahorró 100.000 litros de combustible, por mes, en este período.

De manera que hay ómnibus con una modalidad intermedia que también tienen que ser considerados. Son pasos intermedios para llegar al ómnibus eléctrico.

Hay servicios que sí se van a poder hacer con ómnibus eléctricos y otros que no. El ómnibus eléctrico tiene un costo elevado. Evidentemente, se va a necesitar la ayuda del

Estado, la ayuda financiera para poder comprarlos. Después, eso se repagará, porque tiene menos costo, pero no se va a poder implementar para todos los servicios, sobre todo para los servicios de transporte suburbano; sí para la gran mayoría de los servicios del transporte urbano y, quizás, para algún servicio de transporte suburbano de corto alcance.

Por lo tanto, si la normativa reglamentaria no ampara otra modalidad más que la del transporte eléctrico para poder ahorrar combustible, creo que faltaría alguna patita y algún estudio, fundamentalmente sobre el ómnibus híbrido; hoy hay bastantes estudios en Montevideo. Creo que las empresas Casanova y Ucot tienen este tipo de unidades en el sistema suburbano y están dando su rendimiento. De esa manera, estaríamos ayudando a la empresa, porque gasta menos combustible, y también al Estado, porque tiene que resarcir menos dinero hacia la empresa como fideicomiso de combustible.

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quiero referirme a un tema que pasamos por alto con respecto al fideicomiso financiero. Ustedes están planteando la necesidad de generar un nuevo fideicomiso, el Fideicomiso Financiero III, para el sector suburbano. La pregunta concreta es cuánto -porcentualmente o en montos- del Fideicomiso Financiero II se lleva ya abonado y cuál es el plazo en meses para su cancelación. ¿Por qué hago esta pregunta? Porque, lamentablemente, no estamos teniendo una buena ida y vuelta con la información que solicitamos al Ministerio a través del legítimo pedido de informes y quizás ustedes puedan darnos ese dato de primera mano.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludo a la delegación.

A propósito de las respuestas que dieron a las interrogantes de los colegas diputados me surgieron dos o tres inquietudes.

La primera tiene que ver con algunos planteos que hizo la delegación que recibimos antes que a ustedes. Vamos a aprovechar la oportunidad para cotejar la información; en la oposición de argumentos se verá la verdad.

La UNOT hablaba de tres problemas puntuales: un incumplimiento de aumento del 3 **%**, un correctivo de 0,98 **%** que no se cumplió y un no aumento salarial de 2021 de 5,43 **%**. Quisiera tener la otra visión al respecto. Tengo una, y quiero tener la otra, para poder llevarme una conclusión.

El segundo tema está vinculado con el famoso informe. Me voy de esta reunión con un matete en la cabeza. Por un lado, se habla de que cuando vinieron los representantes del Ministerio dijeron que no estaba pronto -después vamos a chequearlo en la versión taquigráfica-; ahora se maneja una versión que refiere al mes de diciembre, pero las personas que nos visitaron antes que ustedes nos dijeron que fueron convocados el 22 de agosto y recibieron el informe Márquez. Entonces, me voy con la cabeza hecha un matete; debo ser sincero. No tengo la verdad al respecto, y creo que esto justifica que vengan las autoridades del Ministerio y que les enviemos las versiones taquigráficas para saber qué pasó.

Por último, el contador, en representación de Cestrame, hablaba de las asimetrías. También se lo preguntamos a la delegación de la UNOT. Y si no me equivoco -si me equivoco, corríjanme, colegas diputados- le preguntamos sobre la incidencia de las empresas de Montevideo en Canelones. Ellos llegaron a la conclusión de que en su momento hubo un impacto importante por la pérdida de boletos. Mi pregunta es cómo está hoy la situación y cómo impacta eso en la realidad económica y en que las empresas

estén saneadas o no -ya dijeron que no, porque hay problemas-, es decir, cuál es la incidencia de este tema.

Gracias.

SEÑOR CARDOSO (Javier).- En relación a la consulta del diputado Fernández, la estimación que tenemos en cuanto al tiempo que resta para la cancelación del Fideicomiso Financiero II es de un año. No tengo el porcentaje, pero calculo que debe estar cancelado entre el 80 **%** y el 90 **%**. Pedí el cálculo un par de meses atrás y me daba que se debía cancelar entre octubre y noviembre de 2024.

En relación a las preguntas efectuadas por el representante Lereté, vamos a empezar por la del medio, por el informe. Lo cité en la exposición; quizás, no fui claro. Lo que nos presentaron no es el informe para el BID. Aquellos que visualizamos o conocemos el formato de presentación, sabemos que es totalmente distinto al de un trabajo que lleva menor preparación, menor tiempo y que se circunscribe, pura y exclusivamente, a un área, que es el análisis de una nueva estructura paramétrica. Lo que se presentó el 22 de agosto es un proyecto de nueva estructura paramétrica; estamos teniendo un ida y vuelta con el Ministerio en cuanto a observaciones, correcciones, etcétera, si ese es el camino que hay que seguir, para que tengan algo adecuado a la realidad. En consecuencia, queda claro que no es el informe. Es más, yo lo mostré acá; no sé si se llegó a ver; dice los nombres de los integrantes. Y, obviamente, el trabajo presentado dice: "Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

En cuanto a la primera pregunta, relativa al tema salarial, podemos decir que el ajuste que correspondía a junio de 2023, efectivamente, está compuesta por tres partidas: una de inflación proyectada, una de ajuste y otra de un ajuste entre 2020 y 2021, de 3,5 **%** y 0,98 **%**. El problema de fondo es que al no ponerse de acuerdo la delegación patronal con la obrera en el Consejo de Salarios, tiene que decretar el Poder Ejecutivo. Y al no decretar el Poder Ejecutivo, alguna empresa podrá dar algún adelanto a cuenta o no, porque no está el monto fijado. Ese es el tema. Estamos a la espera de la emisión del decreto.

En cuanto a la última pregunta, que tiene que ver con el traspaso de los límites departamentales, ocurrido en el año 2006, no tenemos una evaluación con datos certeros, producto de que no contamos con información al detalle de boletos; cada empresa puede tener información sobre lo que perdió o ganó en su momento. Obviamente, fue un cambio en las condiciones del mercado que hoy, ya pasados diecisiete años, es difícil revertir; es casi imposible, porque son sistemas distintos. Hasta que no haya una regulación homogénea en el área de transporte metropolitano existen tarifas con menor o mayor subsidio, lo que hace a los precios diferentes y a los criterios de viajes diferentes. En un caso, un jubilado puede viajar gratis; en otro, tiene que pagar, etcétera. Yo puedo hablar por Copsa, donde no tenemos determinado fehacientemente cuál fue el impacto; sí tenemos una aproximación. No hay que olvidarse de que eso se ha seguido dando, con el tiempo; se corren dos o tres paradas, y eso lleva a otro movimiento de flujo de gente, de traspaso. Tenemos la figura del coordinador del área metropolitana -el diputado Fernández fue el primero-; apelamos a que funcione como tal y permita una mayor coordinación y mejor funcionamiento para las empresas y, en definitiva, para los usuarios, que son nuestra razón de ser.

SEÑOR SCAGLIONE (Juan).- Reforzando lo expuesto, quiero transmitirles a todos ustedes que ya no hay más nada que descubrir; ya está todo arriba de la mesa, los informes solicitados por la agremiación, el sentir de todos.

Este es un problema sectorial. Se pierde dinero; no podemos seguir perdiendo dinero. Hoy en día, la tecnología es una herramienta que está a disposición de todos; lo que recauda el sector se sabe día a día; también lo que recauda por mes. Los costos operativos también los tenemos más que claros. No hay duda de que se pierde dinero para trabajar. Tenemos una concesión; si no cumplimos con nuestros servicios, nos pueden sacar la concesión. Si no cumplimos con los servicios, nos multan. Estamos regulados totalmente.

En base a esto, para decantar y tratar de transmitir, con palabras sencillas, el sentir de la agremiación y de nosotros mismos, que tenemos experiencia en el transporte de larga data, podemos decir, por un lado, que el regulador asigna un presupuesto en base a los kilómetros y, por otro, que los recursos no son los suficientes como para complementar o satisfacer el presupuesto asignado por el mismo Ministerio de Transporte.

Algunos de los informes están presentados, otro no, pero todos dicen lo mismo, no hay mucha duda: es un tema sectorial y no empresarial. Y nos molesta un poco, por lo menos desde Copsa, que se siga diciendo, por parte de la Dirección, que es un problema empresarial y no sectorial. Lo quería manifestar porque sabemos dónde radica el problema. Si se quiere solucionar o no es una cosa diferente, pero sabemos dónde radica el problema.

Tenemos la esperanza de que con todas las herramientas, con todo puesto arriba a de la mesa -es un tema numérico; no hay mucha vuelta-, se pueda solucionar de una vez por todas.

Es todo lo que quería transmitir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con la información, con los datos, con las reflexiones, con las respuestas a las inquietudes de los señores legisladores integrantes de la Comisión, por supuesto, desde este espacio y desde la responsabilidad que tenemos, asumimos el compromiso de atender esta circunstancia, convocar a las partes y tratar de encontrar caminos que nos lleven a las soluciones que se sean buenas para todos, también para el consumidor final, que es quien muchas veces padece estas circunstancias.

Agradeciendo su presencia, los despedimos. Seguramente, nos volveremos a encontrar en otra oportunidad para que se haga una devolución.

(Se retira de sala la delegación de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano)

——Encomendamos a la Secretaría coordinar la invitación a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, fundamentalmente al director nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera.

En función de lo que acabamos de escuchar de parte de las dos delegaciones es importante que podamos tener información del Estado.

Si están de acuerdo, sugiero enviar al Ministerio, en particular a la Dirección Nacional de Transporte, la versión taquigráfica de la reunión de la Comisión, a efectos de que cuando vengan estén en conocimiento de causa.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- También habría que enviarla al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene razón el señor diputado. Tendríamos que enviarla al Ministerio de Trabajo. No obstante, esto también podrá ser motivo de convocatoria a las autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

También tenemos que solicitar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas copia del informe del BID -informe Márquez- que hoy estuvo arriba de la mesa.

Se levanta la reunión.

